Deutscher Bundestag **Drucksache 19/8530**

19. Wahlperiode 19.03.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Dr. Jürgen Martens, Christoph Meyer, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Kundenbezogene Pünktlichkeitserfassung bei der Deutschen Bahn AG

Pünktlichkeit im Schienenverkehr muss nach dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Wahlperiode ein Markenzeichen der Eisenbahnen in Deutschland sein. In Anbetracht der derzeitigen Pünktlichkeitswerte der Deutschen Bahn AG (DB AG) im Fernverkehr ist klar, dass dieser Anspruch gegenwärtig nicht erfüllt wird. Laut Angaben der DB AG waren im Fernverkehr im Jahresdurchschnitt 2018 lediglich 74,9 Prozent aller Züge pünktlich, also mit weniger als sechs Minuten Verspätung unterwegs. Komplett ausgefallene Züge sind dabei in dieser Statistik noch gar nicht erfasst. Die Bahn ist damit nicht nur weit vom eigenen Pünktlichkeitsziel von 82 Prozent entfernt, sondern schneidet auch deutlich schlechter ab als im Vorjahr (vgl. www.tagesschau.de/wirtschaft/bahn-verspaetung-101.html). In den vergangenen fünf Jahren hat die DB AG kein einziges Mal eine Pünktlichkeitsquote der Fernverkehrszüge von über 80 Prozent erreicht (siehe Bundestagsdrucksache 19/3247).

Hinzu kommt, dass sich aus diesen Pünktlichkeitswerten nur eine stark eingeschränkte Aussage über die tatsächliche Wirkung von Verspätungen für die Fernzugfahrgäste in Deutschland ableiten lässt. Dies ist darin begründet, dass das derzeitige System der Pünktlichkeitserfassung bei der DB AG die einzelnen Züge und nicht die Passagiere in den Mittelpunkt stellt. Im Gegensatz dazu messen zum Beispiel die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) den „prozentualen Anteil aller pünktlich Reisenden“ und den „prozentualen Anteil aller Umsteigenden mit gewährtem Anschluss“ (Quelle: https://company.sbb.ch/de/medien/dossier-medienschaffende/weitere-dossiers/kundenpuenktlichkeit.html).

Nach Auffassung der Fragesteller ist es wahrscheinlich, dass die Pünktlichkeit nach Reisenden derzeit bei noch schlechteren Werten liegt als die aktuelle Pünktlichkeitsquote nach Zügen. Für diese Annahme spricht, dass passagierspezifische Elemente, wie die Ein- und Ausstiegsgeschwindigkeit, die Zug- und Bahnhofsauslastung sowie die Trassenauslastung auf viel befahrenen Strecken, in erheblichem Maße zu Verspätungen beitragen. Dieser Sachverhalt ist auch der DB AG bekannt. So geht aus einem Papier der DB AG hervor, dass 60 Prozent der Verspätungen im Fernverkehr ihren Ursprung an den zehn verkehrsstärksten Bahnhöfen in Deutschland haben (Quelle: www.businessinsider.de/bahn-sprecher-erklaert-warum-ices-selbst-bei-eiltempo-nicht-puenktlicher-sind-2018-4).

Dabei führt die DB Fernverkehr AG nach Angaben der Bundesregierung eine „Messung der kundenbezogenen Pünktlichkeit“ auf der Reisekette im Fernverkehr der DB bereits durch (siehe Bundestagsdrucksache 19/3247). Diese Messung entspricht dabei „grundsätzlich“ methodisch der Pünktlichkeitserfassung der SBB. Umso überraschender ist es, dass die DB AG ungeachtet der Erfassung der kundenbezogenen Pünktlichkeit nach wie vor in der öffentlichen Darstellung lediglich auf den Anteil der pünktlichen Fernzüge verweist. Nach Auffassung der Fragesteller lässt diese Berechnungsmethode keine hinreichende Bewertung der Qualität des Personenfernverkehrs auf der Schiene zu. Im Zentrum der deutschen Bahnpolitik muss vielmehr der Anspruch stehen, Passagiere pünktlich zu befördern. Diesem Anspruch sollte die DB AG bei der Pünktlichkeitsstatistik gerecht werden. Nur durch eine realistische Einschätzung kann der gesamte Verkehrsträger Schiene hinreichend auf die zukünftigen Herausforderungen im Mobilitätsbereich vorbereitet werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Erfasst die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung die kunden- und zugbezogene Pünktlichkeit in allen ihren Fernzügen?
2. Falls ja, warum wird die kundenbezogene Pünktlichkeit nach Auffassung der Bundesregierung zwar erfasst, aber weder veröffentlicht noch in der öffentlichen Kommunikation verwendet?
3. Hat die Bundesregierung gegenüber der Deutschen Bahn AG in den letzten fünf Jahren darauf hingewirkt, die kundenbezogene Pünktlichkeit in Fernzügen zu erfassen und zu veröffentlichen?

   Falls ja, in welcher Form ist dies geschehen?

   Falls nein, warum nicht?
4. Wie hat sich die kunden- und zugbezogene Pünktlichkeit in den Fernzügen der Deutschen Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte pro Jahr einzeln aufschlüsseln)?
5. Mit welcher Systematik erfasst die Deutsche Bahn AG die kunden- und zugbezogene Pünktlichkeit in Fernzügen?
6. Wie hat sich die kunden- und zugbezogene Pünktlichkeit auf den am zehn stärksten befahrenen ICE- und IC/EC-Strecken in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte pro Jahr und Strecke einzeln aufschlüsseln)?
7. Welche Maßnahmen können nach Auffassung der Bundesregierung dazu beitragen, Verspätungen an den verkehrsstärksten Bahnhöfen zu reduzieren?

8. Wie bewertet die Bundesregierung die sogenannte Pofalla-Wende (Umkehr der Züge bereits vor Erreichung des eigentlichen Zielbahnhofs) als Instrument der Deutschen Bahn, um Zugumläufe bei Verspätungen für eine pünktlichere Rückfahrt zu optimieren (vgl. www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/um-puenktlicher-zu-werden-deutsche-bahn-spielt-fahrgaeste-gegeneinander-aus/23672036.html)?

Berlin, den 20. Februar 2019

Christian Lindner und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333